Aménagements : donnez votre avis pour la campagne municipale

Réponses au sondage sur internet :

275 réponses dont 35% de femmes, 47 ans de moyenne d'âge, tous sont de l'agglomération avec 76% de nantais.

Tableau des résultats :

Question	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
inutiles	1%	4%	10%	6%	12%	1%	7%	17%	10%	8%	1%	0%	0%	1%
très insatisfaisant	3%	6%	9%	8%	13%	25%	25%	21%	13%	11%	6%	7%	5%	17%
insatisfaisant	14%	34%	28%	20%	35%	41%	43%	39%	28%	29%	54%	54%	39%	51%
satisfaisant	44%	37%	36%	49%	32%	26%	23%	20%	32%	35%	36%	37%	45%	29%
très satisfaisant	38%	18%	17%	16%	8%	6%	3%	4%	17%	16%	3%	2%	10%	2%

1) Les tourne-à-droite au feu

Pour la majorité des enquêtés les tourne à droite aux feux sont à généraliser. Ils estiment qu'il n'y en a pas assez. Ils notent que ce dispositif est mal connu des automobilistes et que souvent en cas d'absence de bande cyclable ils sont peu accessibles. (exemple du pont de la Motte Rouge) Certains pensent qu'il aurait mieux fallu faire l'inverse et décréter que par défaut les cyclistes ont le droit de tourner à droite sauf indication contraire (exemple des USA)

2) Les double-sens cyclables

Ils nécessitent de la vigilance et nécessite une bonne signalisation afin d'informer les automobilistes. Près d'un tiers des enquêtés souhaite qu'ils soient généralisés. Une petite partie des cyclistes interrogés les estiment dangereux dans les voies très étroites.

3) Les sas vélo

Plus de la moitié des sondés les juge peu respectés par les voitures, ni par les deux roues motorisées et même la police. Un bon tiers des enquêtés pense que cet aménagement est doute mal connu et demanderait une information à l'adresse des différents usagers. Comme les TAD ils sont parfois peu accessibles en cas d'absence de bande cyclable et sont parfois peu visible à cause d'une dégradation de la peinture.

4) Les couloirs de bus partagés

La moitié des cyclistes interrogée éprouvent un sentiment d'insécurité lorsque la voierie est un peu étroite et que le bus ne peut pas les doubler. La cohabitation est différemment appréciée, une partie l'estime mauvaise une autre, un peu moins importante, l'estime bonne et juge que les conducteurs sont respectueux des cyclistes. Une meilleure signalisation au sol serait appréciée.

5) Les zones de mixité vélos piétons

Pour une majorité des questionnés, les zones de mixité vélos piétons sont dangereuses pour les raisons suivantes : "manque signalisation" / "pas clairement identifiés " / "car les piétons ont des déplacements imprévisibles".
A noter toutefois, si "le partage nuit à l'efficacité du déplacement cycliste pour un habitué du vélo, pour un novice ou pour des enfants ... ça peut être rassurant." Quelques cyclistes pensent que "la cohabitation piéton-vélo sur les ponts est très efficace". Plusieurs endroits ont été cités comme particulièrement dangereux : bd Vincent Gâche / quai de Versailles / sortie du tram Hôtel Dieu / Cours Olivier de Clisson.

6) L'offre de stationnement vélo

Les questionnés répondent majoritairement que l'offre de stationnement vélo (appuis vélo, parking vélo) est insuffisante. Le manque d'appuis vélo se fait cruellement ressentir en particulier dans les secteurs piétonniers du centre-ville place Royale, du Commerce... A noter que la Place Graslin n'est pas citée car elle était encore en travaux au moment ou le questionnaire a été diffusé.
Plusieurs cyclistes constatent que les scooters et motos squattent les appuis vélo. D'autres demandent des stationnements abrités (ex petite Hollande) et enfin, les abris vélo (cage orange) sont appréciés.

7) Franchissement des giratoires

Pour la majorité des questionnés les giratoires constituent des passages difficiles et dangereux. Sont pointés notamment les grands giratoires qui sont quasiment tous non aménagés pour les cyclistes. D'où une demande très forte d'un aménagement sécurisé en dehors du giratoire pour ces grands giratoires qui sont des ruptures des continuités cyclables. Le marquage est insuffisant et une information doit être faite auprès des différents usagers pour faire comprendre le positionnement des cyclistes dans les giratoires. Dans la même logique un « mode d'emploi » du passage des giratoires est demandé par les cyclistes. Beaucoup relèvent le problème des automobilistes qui négligent les clignotants.

8) Marquage au sol dans les giratoires

Auprès des enquêtés le marquage au sol dans les giratoires devrait être généralisé sur les giratoires de taille moyenne. Actuellement ce type de marquage est estimé insuffisant. Pour quelques uns il est estimé dangereux, mais pour d'autres il a l'avantage de matérialiser la trajectoire du cycliste. Dans la mesure où ce marquage est mal compris il y a une très forte demande pour qu'une information claire soit transmise à l'ensemble des usagers afin de démontrer que ce positionnement du cycliste au centre est sinon la meilleure, une position qui permet d'être bien visible et qui offre une meilleure sécurité sachant que les giratoires sont sources de difficulté voire de stress important.

9) Les séparateurs de voies à l'entrée des giratoires

Globalement les séparateurs sont utiles, indispensables car ils empêchent l'effet « cisaillement ». Ils obligent les automobilistes à ralentir. Quelques personnes les jugent dangereux ou peu visibles. Certains (sans doute les plus aguerris) ne les empruntent pas et préfèrent couper directement dans le giratoire, notamment pour tourner vers la gauche. C'est d'ailleurs cette difficulté qui est

souvent soulignée.

10) Les séparateurs de voies à la sortie des giratoires
On a un peu les mêmes réponses que pour la question précédente. Ce type d'aménagement est estimé indispensable, utile et à généraliser. On a une proportion un peu identique que pour la question 9 de cyclistes qui préfèrent les éviter en coupant directement dans le giratoire.

11) Evaluation du réseau cyclable de Nantes Métropole ?
« En progrès » pour 70 commentaires, « il s'améliore nettement depuis 1, 2 ou 3 ans » mais aussitôt complétés par « peut mieux faire », « il faut poursuivre les efforts », « encore insuffisant », il reste beaucoup à faire ». En particulier reviennent souvent les points noirs, discontinuités, incohérence, hétérogénéité, inconfort, en s'éloignant du centre nantais. « l'agglo ne se réduit pas aux 50 otages » et des points précis sont notés dont nous ferons part aux élus. Toutefois, plusieurs estiment les nantais chanceux et bien lotis vis-à-vis d'autres villes moins aménagées. D'autres regardent plutôt Strasbourg ou les Pays-Bas pour demander un vrai réseau cyclable sécurisé en site propre et séparé des piétons.

12) Les conditions de circulation pour les vélos sur Nantes Métropole
Majoritairement insatisfaisantes (60%), mais un bon nombre de remarques plutôt encourageantes. « C'est mieux qu'il y a cinq ans, mais je me sens toujours en danger » ; « On s'en sort quand même et l'augmentation du nombre de cycliste le prouve et de fait améliorera aussi les installations » ; « Cela est variable selon les endroits. mais il faut surtout une continuité dans les pistes cyclables, pas de coupure, et que cela soit fluide (éviter les pavé ou des sols différents) » ; « Il reste des zones (industrielles, commerciales) impossibles à emprunter à vélo » ; « le cycliste n'est pas assez en sécurité. Par exemple, il me semble hors de question d'y faire rouler un enfant en vélo. » ; « Bien mieux que dans d'autres villes françaises. Mais beaucoup de travail encore nécessaire sur les pistes cyclables en site propre pour donner envie au gens de pédaler. »

13) L'évolution des conditions de circulation pour les vélos
A 55 % satisfaisantes ou très satisfaisantes, ce qui se traduit souvent par « l'évolution à poursuivre », « des progrès à faire » qui se déclinent actuellement par des points noirs trop nombreux, une sécurisation insuffisante, des voies non aménagées (Bd Dalby, boulevards du 19ème), un manque de stationnements vélos, des pistes peu identifiables, des stationnements auto en épis trop dangereux. Du retard vis-à-vis du Danemark ou des Pays-Bas à rattraper par une meilleure écoute des associations cyclistes, une diminution des voitures et des axes sécurisés aussi en périphérie.

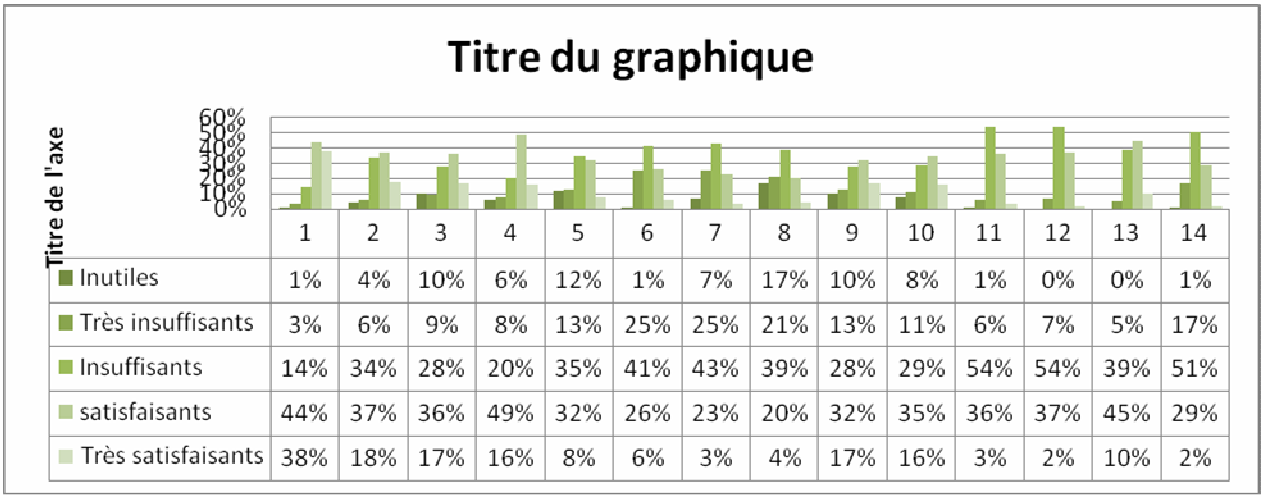
14) Les liaisons entre le centre-ville de Nantes et la périphérie
Près de 70 % insuffisants ou très insuffisants ! Les gros points noirs des portes du périphérique sont pointés du doigt avec les ruptures des continuités cyclables (vers Carquefou, vers St Herblain, entre Rezé et les Sorinières, le rond-point des Châtaigniers, route de Clisson ou route de Paris). Les manques de signalétique et d'indication sont relevés. Des efforts sont à poursuivre dans le sens de l'axe nord-sud qui est déjà apprécié à plusieurs reprises.

15) Les principaux points noirs et axes prioritaires d'aménagement
Les points noirs cités sont nombreux et les priorités vont d'abord vers des voies en site propre, puis l'aménagement des giratoires et des continuités. Précisément, la rue de Strasbourg cyclable est la plus demandée, puis le boulevard Dalby, le quai de la Fosse, les liaisons entre le centre ville et la périphérie avec le giratoire de la Chapelle sur Erdre en particulier. Sont demandés plusieurs fois aussi, le boulevard Guist'hau, la rue d'Allonville et la rue de Coulmiers, la liaison entre Bouguenais et Nantes, la rue Bellamy, la signalisation sur l'ile de Nantes.

Les priorités vont aussi vers les automobilistes : diminution de la vitesse, respect des cyclistes, attention aux portières qui s'ouvrent.
Les élus doivent écouter davantage l'avis des cyclistes, réprimer les stationnements dangereux, supprimer les stationnements en épi, indiquer les bons itinéraires et mieux signaler les double sens cyclables, mieux marquer le cheminement des piétons vis-à-vis des cyclistes.

16) Les coulées vertes le long des rivières de l'agglomération. Comment les aménager ?
Les avis des cyclistes sur des aménagements éventuels de ces coulées vertes sont répartis en 5 catégories correspondant aux remarques les plus fréquentes.
- Séparation des piétons et des cyclistes. C'est la première demande pour éviter les conflits sur ces itinéraires de promenade, ceci implique souvent un élargissement du cheminement et une signalétique claire.
- Partage de l'espace et courtoisie. Beaucoup souhaitent conserver le statu quo avec la priorité aux piétons et l'usage courtois de la sonnette.
- Eclairage. Plusieurs cyclistes demandent de l'éclairage sur certains tronçons.
- Revêtement roulant. Il y a une forte demande pour que le revêtement soit amélioré et plus roulant. Beaucoup par contre expriment le désir de ne pas trop modifier le milieu.
- Réservées aux piétons. Un petit nombre pensent que ces voies de promenade doivent être réservées uniquement aux piétons.

Ces coulées vertes devraient par ailleurs être mieux signalées et les accès améliorés. Enfin beaucoup se plaignent des VTTistes "enragés" ou "excités" sur ces voies.



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Inutiles	1%	4%	10%	6%	12%	1%	7%	17%	10%	8%	1%	0%	0%	1%
Très insuffisants	3%	6%	9%	8%	13%	25%	25%	21%	13%	11%	6%	7%	5%	17%
Insuffisants	14%	34%	28%	20%	35%	41%	43%	39%	28%	29%	54%	54%	39%	51%
satisfaisants	44%	37%	36%	49%	32%	26%	23%	20%	32%	35%	36%	37%	45%	29%
Très satisfaisants	38%	18%	17%	16%	8%	6%	3%	4%	17%	16%	3%	2%	10%	2%